



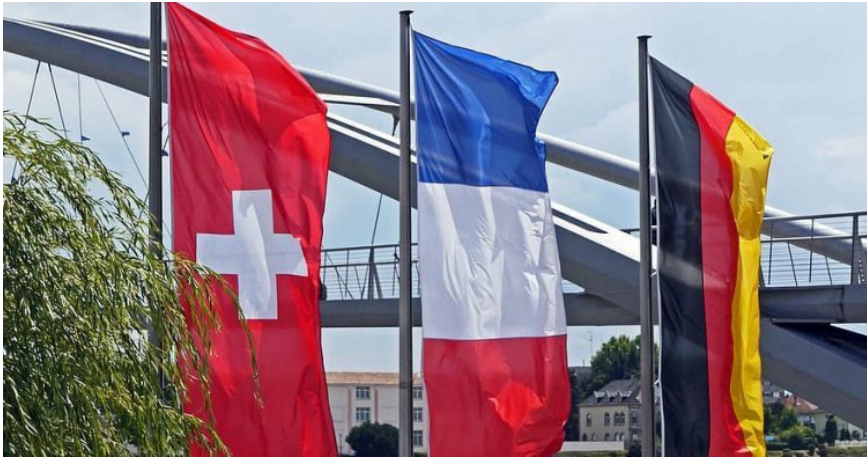
GRENZENLOS

**Das grenzüberschreitende Magazin
Le magazine transfrontalier**

www.taurillon.org

N° 1 1. Semester 2021
N° 1 1er semestre 2021

Rheinbrücken bauen für die grenzüberschreitende Jugend



Source : Les drapeaux suisse, français et allemand à Weil am Rhein, du côté helvétique du point où se rejoignent les frontières des trois pays. Photo : Pikist

Construire des ponts pour la jeunesse transfrontalière

**Starke Schienen für
den Oberrhein**

Seite/page 5

**Strasbourg
l'europeenne, Kehl la
transfrontalière**

Seite/page 13

**Karl-Heinz Lambertz,
au service du
transfrontalier**

Seite/page 21



**JEUNES
EUROPÉENS
STRASBOURG**

Vorwort



Jugendliche aus den Grenzregionen Frankreichs, Deutschlands und der Schweiz zu einer Gemeinschaft zu vereinigen – ein ambitioniertes Ziel. Denn obwohl die heutigen Jugendlichen überaus mobil, tolerant und offen sind, scheitert es meist am wichtigsten Aspekt: der Sprache. Französisch wird in der Schweiz und Deutschland als Hauptfach gelehrt, genauso Deutsch in Frankreich. Dennoch sind die meisten bei Schulabschluss nicht in der Lage, sich in der Sprache ihres Nachbarlandes zu unterhalten. Dabei ist es von grossem Mehrwert für die Jugendlichen der Region, wenn sie an grenzüberschreitenden Angeboten teilhaben, sich untereinander austauschen und dadurch auch wertvolle Erfahrungen sammeln. Dadurch entstehen Initiativen wie zum Beispiel die JEF Oberrhein, das Jugendparlament Oberrhein oder die Arbeitsgruppe Jugend der ORK. Solche Angebote sind überaus förderlich für den sprachlichen Austausch und den grenzübergreifenden Zusammenhalt. Jugendlichen ist es immer wie wichtiger, dass ihre Anliegen Gehör finden und sie diese den Politikern mit einer starken Gemeinschaft im Rücken vortragen können. Denn ihre wichtigsten Anliegen (Umweltschutz, Mobilität und Bildung) werden in der Politik meist nur sehr langsam und unbefriedigend bearbeitet, was viele kreative, motivierte und vor Ideen sprühende Jugendliche schwer verstehen können und was zu Frust und Politikverdrossenheit führt. Umso wichtiger ist es deshalb, dass sich die Jugend am Oberrhein gegenseitig versteht, sowohl sprachlich als auch kulturell, sich zu einer starken Gemeinschaft verbindet und irgendwann auch sehen kann, wie sie durch ihren Einsatz die Region nachhaltig verändert und in die Zukunft führt.

Die JEF Oberrhein leistet mit ihren regelmässigen Begegnungstagen und Gesprächen einen wertvollen Beitrag zu dieser grenzüberschreitenden Annäherung. Die young european swiss freut sich sehr, euch im Rahmen ihrer Präsidentschaft der JEF Oberrhein für den zweiten Oberrheintag am 3. und 4. Juli 2021 nach Basel einzuladen. Wir hoffen auf euer zahlreiches Erscheinen und freuen uns jetzt schon auf die spannenden Begegnungen!

Cécile Kessler, Vorsitzende der YES



Réunir et fédérer la jeunesse des régions frontalières françaises, allemandes et suisses est un objectif ambitieux. Et pour cause : malgré le fait que les jeunes d'aujourd'hui soient très tolérants, ouverts d'esprit et voyagent volontiers, le critère linguistique représente un obstacle considérable. Le français est enseigné en tant que matière principale en Suisse et en Allemagne de la même manière que l'allemand l'est en France. Pourtant, la plupart des étudiants ne sont pas capables de s'exprimer dans la langue de leur voisin à la sortie de l'école. En participant à des projets transfrontaliers, la capacité d'échanger représente pour tant une forte valeur ajoutée, permettant par ce biais de s'enrichir.

Les Jeunes Européens - Rhin supérieur est l'un de ces projets, tout comme le parlement des jeunes du Rhin supérieur et le groupe de travail Jeunesse de la Conférence du Rhin supérieur. De tels projets sont très propices à l'échange linguistique et à la solidarité transfrontalière. Il est de plus en plus important pour les jeunes que leurs problèmes soient entendus et qu'ils puissent les présenter, épaulés par une communauté solide, aux décideurs politiques. Les problèmes les plus souvent pointés (la protection de l'environnement, la mobilité et l'éducation) sont en effet traités lentement et de manière peu satisfaisante, ce que comprennent mal des jeunes pleins de créativité, de motivation et d'idées, menant à la frustration et à la désaffection pour la politique. C'est pourquoi il est d'autant plus important que la jeunesse du Rhin supérieur se comprenne, d'un point de vue linguistique comme culturel, se constitue en communauté forte et voit que la région change durablement et regarde vers l'avenir grâce à leur engagement.

Avec leurs rencontres et évènements réguliers, les Jeunes Européens - Rhin supérieur contribuent de manière précieuse à ce rapprochement transfrontalier. Les Young European Swiss sont heureux de vous inviter les 3 et 4 juillet prochains à Bâle pour la deuxième édition de l'Ober-rheintag, dans le cadre de leur présidence des Jeunes Européens - Rhin supérieur. Nous espérons vous voir nombreux et nous avons hâte de faire de belles rencontres !

Cécile Kessler, présidente des YES (traduit par Théo Boucart)

Inhaltsverzeichnis

Sommaire



Seiten / Pages 5 - 6

Starke schienen für den
Oberrhein



Seiten / Pages 7 - 8

En temps de crise, continuer à
promouvoir la mobilité des
jeunes entre la France et
l'Allemagne



Seiten / Pages 9 - 10

Das unfertige nördliche Ende
der Schweizer NEAT



Seiten / Pages 11 - 12

Das SuMo Rhine Projekt :
Förderung der nachhaltigen
Mobilität in der Oberrheinregion



Seiten / Pages 13 - 14

Strasbourg l'européenne, Kehl
la transfrontalière



Seiten / Pages 15 - 16

Le sentiment d'appartenance au
Rhin supérieur : réalité ancrée
ou illusion fantasmée ?



Seiten / Pages 17 - 18

Vergangenheit und
Perspektiven der
Industriegeschichte des Rheins



Seiten / Pages 19 - 20

Fermeture des frontières : le
Rhin supérieur se place en
mauvais élève



Seiten / Pages 21 - 22

Karl-Heinz Lambertz, au service
du transfrontalier



Seiten / Pages 23 - 24

Lotharingia - A book review

Das Grenzenlos - Team n°1 / L'équipe de Grenzenlos n°1

Chefredakteur*innen

Rédacteurs en chef

Théo Boucart

Gwenn Taburet

Publikationsmanager

**Responsables de la
publication**

Andreea Camen

Jakob Rauschert

Cécile Kessler

Layout

Mise en page

Rémi Jabet

Redaktor*innen

Le comité de rédaction

Jakob Rauschert

Marc Sinner

Elise Brucher

Théo Boucart

Gwenn Taburet

Léo Allaire

Clément Maury

Gaillaume Kayser

Ioana Pop

Starke Schienen für den Oberrhein

Auch wenn seit Ausbruch der Corona-Pandemie leere Züge das Bild auf Deutschlands und Frankreichs Schienen prägen, spricht vieles dafür, dass die Mobilität der 2020er Jahre im Zeichen der Eisenbahn stehen wird. So lässt sich auf beiden Seiten des Rheins parteiübergreifend der politische Wille zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene erkennen.



Source : pixabay.com

Neben nationalen Maßnahmen wie der Angebotserweiterung im Rahmen des Deutschlandtakts oder dem Bau weiterer Schnellfahrstrecken in Frankreich gewann die Debatte spätestens mit der medienwirksamen Vorstellung des Konzepts TransEuropExpress 2.0 unter deutscher EU-Ratspräsidentschaft im September 2020 eine explizit europäische Dimension. Unter dem Namen Trans-Europ-Express, kurz TEE, verkehrten bis 1987 prestigeträchtige internationale Fernzüge zwischen den Staaten der damaligen EWG und der Schweiz, darunter der legendäre TEE Rheingold zwischen Amsterdam und Genf bzw. Basel. Auch der bereits totesagte Nachtreiseverkehr – die Deutsche Bahn hatte sich Ende 2016 mit der Einstellung des City Night Line aus dem nach Unternehmensdarstellung unrentablen Sek-

tor verabschiedet – scheint vor einem Comeback zu stehen, wie aus einer gemeinsamen Absichtserklärung der staatlichen Bahngesellschaften Deutschlands, Frankreichs, Österreichs und der Schweiz von Dezember 2020 hervorgeht.

Neue europäische Verbindungen könnten dabei an eine Erfolgsgeschichte des deutsch-französischen Schienenverkehrs anknüpfen: Die seit 2007 von Deutscher Bahn und SNCF in Kooperation betriebene Verbindung zwischen Paris und Stuttgart bzw. Frankfurt übertraf bis zur Corona-Krise die ursprünglichen Erwartungen an die Fahrgastzahlen bei weitem. Mit der vollständigen Inbetriebnahme der französischen Hochgeschwindigkeitsstrecke LGV Est européenne im Sommer 2016 sank die Fahrzeit zwischen Stuttgart und der

französischen Hauptstadt schließlich auf unter 3,5 Stunden, wodurch der Flugverkehr auf dieser Relation weitestgehend obsolet wurde.

Ein deutlich größerer Nachholbedarf zeigt sich mit Blick auf den Nahverkehr. Auch 35 Jahre nach dem Schengen-Abkommen bleiben durchgängige grenzüberschreitende Regionalzüge – nicht nur am Oberrhein – weiterhin die Ausnahme. Wer von Karlsruhe mit dem Zug nach Straßburg reisen möchte, hat somit die Wahl zwischen dem reservierungspflichtigen ICE bzw. TGV oder aber einer zeitraubenden und wenig komfortablen Umsteige-Verbindung im Nahverkehr. Kein Wunder also, dass nur jeder zehnte Jugendliche zwischen 18 und 29 Jahren am Oberrhein für die Fahrt ins Nachbarland den Zug benutzt, wie aus einer 2019 vom Oberrheinrat in Auftrag gegebenen Studie hervorgeht. Dabei lässt zumindest auf der genannten Relation die bestehende Infrastruktur schon heute attraktive Fahrzeiten zu. Eine deutliche Angebotsverbesserung ist jedoch absehbar. Ab 2024 sollen zwischen Karlsruhe und Straßburg sowie auf den Linien in die Südpfalz und ins Saarland moderne Triebzüge des Typs Alstom Coradia Polyvalent mit Zulassung für das deutsche und das französische Netz einen durchgängigen Nahverkehr ermöglichen.

Problematischer erweist sich die Situation zwischen Freiburg und Colmar: Die im 2. Weltkrieg zerstörte Rheinbrücke bei Breisach wurde anschließend lediglich als Straßenbrücke wieder aufgebaut. In der Folge nimmt die nicht einmal 50 Kilometer lange Strecke mit öffentlichen Verkehrsmit-

teln heute rund 1,5 Stunden in Anspruch. Pläne für eine Wiederherstellung der Schienenverbindung existieren zwar seit Jahrzehnten, befinden sich aktuell jedoch erst auf Ebene einer Machbarkeitsstudie. Mit Blick auf langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren – zumal bei grenzüberschreitenden Vorhaben – erscheint eine Inbetriebnahme der Strecke vor 2030 somit selbst unter optimistischen Annahmen illusorisch. Auch zwischen Mittelbaden und dem nördlichen Unterelsass um die Unterpräfektur Hagenau beeinträchtigen Kriegszerstörungen, namentlich die Sprengung der Eisenbahnbrücke bei Wintersdorf durch die Wehrmacht im Dezember 1944, die Mobilität über den Rhein.

Die positiven Erfahrungen aus bislang realisierten Projekten wie der 2017 in Betrieb genommenen Straßenbahnlinie zwischen Kehl und Straßburg zeigen, dass sich Investitionen in den (Wieder-)Aufbau von grenzüberschreitender Infrastruktur lohnen. Es darf davon ausgegangen werden, dass nach Wiederherstellung der uneingeschränkten Personenfreizügigkeit im Schengen-Raum ein attraktives Mobilitätsangebot auch eine Zunahme der Nachfrage nach sich zieht und damit langfristig einen entscheidenden Beitrag für ein engeres Zusammenwachsen des Oberrheins leistet.

Jakob Rauschert

En temps de crise, continuer à promouvoir la mobilité des jeunes entre la France et l'Allemagne

Les mesures strictes mises en place pour ralentir la propagation du coronavirus constituent un obstacle majeur à la mobilité des jeunes en Europe. Stages à l'étranger annulés ou reportés, difficultés à trouver un emploi après leurs études, ... l'avenir des générations futures s'assombrit à mesure que la crise se prolonge. Un défi que tentent de relever les promoteurs de la mobilité européenne.



Source : <https://pixabay.com/fr/photos/homme-d-affaires-figure-figurine-2308162/>

Le 25 janvier 2021, trois jours après l'anniversaire des 58 ans du Traité de l'Elysée, s'est tenue la 8^{ème} rencontre entre les recteurs d'académie et les ministres de l'éducation des Länder. Présidée par Jean-Michel Blanquer, Ministre de l'Education nationale, de la Jeunesse et des Sports, et par Armin Laschet, plénipotentiaire allemand chargé des relations éducatives avec la France et successeur pressenti d'Angela Merkel, cette grand-messe avait pour objectif de valoriser les nombreuses coopérations transfrontalières en faveur de l'éducation des jeunes et de la formation professionnelle. Ainsi, a été renouvelé l'accord de coopération académique de l'Abibac, celui-ci bénéficiant à plus de 3000 élèves français et allemands chaque année depuis 1972. Jean-Michel Blanquer a également tenu à rappeler l'importance

de l'existence des lycées franco-allemands et a évoqué l'apparition d'un deuxième établissement bilingue en France, plus précisément à Strasbourg.

L'objectif affiché est de maintenir le lien transfrontalier grâce à l'apprentissage de la langue et de la culture du voisin pour s'ouvrir au marché du travail allemand restent des atouts importants en faveur de l'employabilité des jeunes. Ainsi, l'Allemagne, premier partenaire économique de la France et en déficit de main d'œuvre qualifiée, est friande de profils polyglottes formés dans l'Hexagone. Pour la France, au-delà de la dimension historique et politique, il s'agit également d'un enjeu majeur en matière d'emploi : avec plus de 45 000 travailleurs frontaliers vers l'Allemagne, sans compter ceux vers la Suisse et le Lux-

embourg, la maîtrise de la langue allemande et la mobilité transfrontalière permettent de proposer un avenir professionnel à des milliers de jeunes. Pourtant, cette expérience tente de moins en moins de jeunes français alors que les besoins outre-Rhin vont croissants. Une tendance qui sera difficile à inverser sans des programmes de mobilité ambitieux permettant des expériences franco-allemandes concrètes et épanouissantes.

C'est bien ce que redoutent les nombreux acteurs de l'amitié transrhénane. Par exemple, afin de poursuivre la coopération dans le domaine scolaire et des formations professionnelles, à l'échelle européenne, la Commission européenne a modifié le programme Erasmus+ en lui ajoutant les mobilités hybrides. Ainsi, dès septembre 2020, la mobilité doit obligatoirement être effectuée au moins en partie en présentiel, à savoir dans l'université d'accueil. A l'échelle franco-allemande, parmi d'autres initiatives, l'Office Franco-Allemand pour la Jeunesse (OFAJ) a pu faire évoluer sa plateforme Tele-Tandem, créée en 2002, pour permettre le développement des projets collaboratifs entre élèves des écoles françaises et allemandes, en vue de l'amélioration de leurs compétences orales. Grâce à l'utilisation accrue du numérique, le nombre de ses utilisateurs a fortement augmenté à la plus grande satisfaction de l'OFAJ.

Mais six semaines plus tard, l'annonce de la création d'un nouvel établissement franco-allemand, symbole important en période de crise, rencontre un écho quelque peu amer quand c'est le lycée

franco-allemand de Saarbrücken qui se trouve touché de plein fouet par l'absence de coopération transfrontalière et la politique très restrictive de tests de moins de 48 heures mise en place par la partie allemande. Ainsi, les efforts importants, politiques et financiers, consentis pour promouvoir la mobilité franco-allemande des plus jeunes se retrouvent comme vidés de leur sens par une crise sanitaire qui aura écorné pour longtemps des décennies de coopération transfrontalière.

Ioana Pop

Das unfertige nördliche Ender der Schweizer NEAT



Source : Marc Sinner

Der vergangene 13. Dezember 2020 markiert – aufgrund der Corona-Pandemie von der Öffentlichkeit weitgehend unbeachtet – ein historisches Datum in der Schweizerischen und europäischen Verkehrsgeschichte. Nach rund 20 Jahren Bauzeit wurde mit Inkrafttreten des Eisenbahnfahrplans 2021 und der Vollenbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels die NEAT (Neue Eisenbahn-Alpentransversale) auf Schweizer Boden vollendet. Rund 28 Jahre zuvor, am 27. September 1992, hatte die Schweizer Stimmbevölkerung dem Bundesbeschluss zu ihrem Bau mit 64% zugestimmt.

Ziel der NEAT ist die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. 1994 wurde dieses mit Annahme der Alpeninitiative von der Schweizer Stimmbevölkerung sogar in der Bundesverfassung verankert. Im europäischen Kontext ist die NEAT Teil des Korridors A der transeuropäischen Netze, der sich von den Nordseehäfen Rotterdam und Antwerpen über Deutschland, die Schweiz und Norditalien bis zu den Mittelmeerhäfen erstreckt.

Es folgten weitere Abstimmungen zur Finanzierung der NEAT, darunter insbesondere jene zur Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSWA (Anm.: die Schweizer LKW-Maut). Diese hat ebenfalls eine europapolitische Dimension: in den Bilateralen Verträgen I erkennt die EU den Lenkungscharakter der LSWA offiziell als binnenmarktkonform an. Im Gegenzug verpflichtet sich die Schweiz zum Bau der NEAT.

Herzstück der NEAT ist der 57km lange Gotthardbasistunnel, der 2016 eröffnet wurde. Er ist momentan der längste Tunnel der Welt. Sein kürzeres Pendant, der 34km lange Lötschbergbasistunnel, wurde bereits 2007 in Betrieb genommen. Mit dem 15km langen Ceneri-Basistunnel wurde 2020 das letzte grosse Bauwerk dem Verkehr übergeben. Neben diesen drei grossen Tunnelbauwerken waren viele weitere Massnahmen auf deren Zulaufstrecken notwendig. Beispielsweise mussten die Sohle mehrerer Tunnel aus der Zeit des Baus der alten Gotthardbahn Ende des 19. Jahrhunderts tiefergelegt und Perrondächer angepasst werden, um Sat-

telaufflieger mit 4m Eckhöhe auf Eisenbahnwagen zu befördern. Der Bözbergstunnel im Kanton Aargau wurde sogar durch einen neuen, parallelen Tunnel ersetzt.

Eine moderne Eisenbahninfrastruktur innerhalb der Schweiz dient der Verlagerung des Güterverkehrs jedoch wenig, wenn die Zu- und Nachlaufstrecken im angrenzenden Ausland weiterhin Nadelöhre bleiben. Während Italien – auch dank finanzieller Beteiligung der Schweiz – die Strecken zwischen der Grenze und den grossen Terminals im Raum Mailand in der Zwischenzeit ausgebaut hat, lässt der Ausbau auf deutscher Seite nach wie vor auf sich warten. Bereits 1996 verpflichtete sich Deutschland im Vertrag von Lugano, die Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel auf durchgehend 4 Gleise auszubauen. Stand 2021 sind lediglich der Teil Offenburg – Baden-Baden und ein kurzer Abschnitt nördlich von Basel fertiggestellt. Als Datum für die vollständige Fertigstellung wird in der Zwischenzeit von ca. 2040 ausgegangen.

Diese Verzögerung von rund 20 Jahren vergiftet das politische Klima zwischen der Schweiz und Deutschland zusehends. In der Schweizer Öffentlichkeit hat sie den Deutschen das Image als unzuverlässige Trödler eingebracht. Ähnliche Erfahrungen macht momentan auch Österreich mit den Zulaufstrecken zum Brenner. Dort ist der Ausbau auf deutscher Seite in ähnlicher Weise um Jahrzehnte im Rückstand und sorgt regelmässig für politische Spannungen zwischen Österreich und Deutschland.

Im Elsass existiert zwar eine Parallelstrecke zur deutschen Rheintalbahn, die noch freie Kapazität hätte. Ihre verstärkte Nutzung als NEAT-Zulauf bedarf jedoch ebenfalls weiterer Ausbauten. Beispielsweise ist die Leistungsfähigkeit der Zubringerstrecke ab Karlsruhe unzureichend. Die Linie von Wörth über den Grenzübergang Lauterbourg nach Strassburg ist bis dato nicht elektrifiziert. Auf deutscher Seite ist sie zudem grösstenteils einspurig. Der mehrwöchige Unterbruch der Rheintalbahn bei Rastatt im Sommer 2017 hat diese Mängel offengelegt. Die Umleitung von Güterzügen über diese Route war nur in sehr begrenztem Ausmass möglich. Ein konkretes Projekt zum Ausbau dieser Verbindung für die Bedürfnisse des Güterverkehrs existiert zum heutigen Tag leider nicht.

Wenn die politischen Bekenntnisse zum Klimaschutz ernst genommen werden sollen, dann sind in den kommenden Jahren deutlich grössere Anstrengungen zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene notwendig. Im Oberrheinraum bedeutet dies einerseits, dass die vor über 20 Jahren **eingegangenen** Versprechungen endlich umgesetzt werden. Andererseits sind weitere Anstrengungen zur grenzüberschreitenden Koordinierung des Infrastrukturausbaus notwendig. Ansonsten wird die Schweizer NEAT das in sie gesetzte Verlagerungsziel nicht erfüllen können.

Marc Sinner

Das SuMo-Rhine Projekt: Förderung der nachhaltigen Mobilität in der Oberrheinregion

SuMo-Rhine steht für Sustainable Mobility Rhine. Finanziert und koordiniert wird das Projekt von dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklungen aus dem Interreg Oberrhein sowie dem Deutsch-Französischen Institut für Umweltforschung (DFIU), des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) und neun weiteren Partnern aus Frankreich,



Source : pixels.com

Worum geht es?

In einem ersten Schritt soll ein „Entscheidungsunterstützungssystem“ entwickelt werden, das Politiker nutzen können, um ihre Investitionen in Sachen Mobilitätspolitik besser planen und die Ressourcen in der Region optimierter einsetzen zu können. Dies soll zu einer nachhaltigen Entwicklung und Nutzung des grenzüberschreitenden Verkehrsangebots führen.

Dafür sollen alle Indikatoren des ökologischen Fußabdrucks der Verkehrsmittel identifiziert werden, um das möglichst nachhaltigste Verkehrsmodell zu entwickeln. Bsp.: Zugang (räumlich, Kosten), Transportdienste (ÖPNV, Sharing), Transportvolumen, Flottenstruktur (Alter, Anzahl, Antrieb), Lebensqualität (Gesundheit, kurze Wege, bike-/walkability), Emissionen (CO₂, NO_x), Sicherheit (Unfälle, Verletzte). Es müssen viele Informationen und Daten gesammelt und ausgewertet werden, was wiederum viele Fragen aufwirft. Welche Daten lässt man in die Wertung einfließen? Was bedeutet grüne Mobilität? Was ist überhaupt ein grüner Fußabdruck? Wie wird dieser gemessen? Bedeutet es, so wenig CO₂-Ausstöße wie möglich? Wird dabei auch die Produktion und die gesamte Wertschöpfungskette berücksichtigt und bewertet? Inwiefern fließen wirtschaftliche und soziale Faktoren mit in die Wertung ein? Was ist uns saubere Luft wert? Zusätzliche Kosten wie z.B. die Installation von Ladestationen für E-Autos und mehr Fahrradanhängerbügel müssen ebenfalls bewertet und quantifizierbar gemacht werden. Inwieweit werden langfristige gesundheitliche

Auswirkungen berücksichtigt? Des Weiteren ist nicht jedes Verkehrsmodell für jede Gemeinde/Stadt und jeden Ballungsraum geeignet, je nach Einwohneranzahl- und Altersstruktur muss dies auch berücksichtigt werden.

Es handelt sich um eine umfassende, globale Datensammlung. Es geht darum die Potenziale und verschiedenen Möglichkeiten zu ermitteln. Diese Evaluierung der Verkehrssysteme wird langfristig zu einer umweltfreundlicheren, grenzüberschreitenden Mobilitätsplanung beitragen. Die in diesem Projekt entwickelten Instrumente liefern Daten, die eine umfassende Analyse des grenzüberschreitenden Verkehrssystems ermöglichen. Dies ermöglicht den jeweiligen politischen Entscheidungsträgern, gezielte Entscheidungen hinsichtlich Investitionen für ein zukunftsorientiertes und nachhaltiges Mobilitätssystem besser treffen zu können.

Eine Webapplikation für den Enduser

In einem zweiten Schritt könnten Webapplikationen entwickelt werden, die Privatpersonen die Möglichkeiten aufzeigen, wie man innerhalb des Oberrheins am ressourcenschonendsten, günstigsten oder schnellsten von A nach B kommt. Die App kombiniert die vorhandenen Verkehrsmöglichkeiten mit den ausgewählten Indikatoren wie z.B. Zeit, Geld, Gesundheit und Umweltschutz.

Elise Brucher

Strasbourg l'européenne, Kehl la transfrontalière

Symbole de la coopération franco-allemande, la région de Strasbourg-Kehl est aussi connue pour les forts liens des deux côtés du Rhin que pour la présence de nombreuses institutions internationales. La pandémie de coronavirus a toutefois sérieusement remis en cause ce modèle de coopération.



Source : Théo Boucart

Quand on parle du Rhin supérieur, on imagine la région parcourue par le Rhin entre Karlsruhe au Nord et Bâle au Sud, parsemée de moyenne montagne et de plaine aux terres fertiles. On parle peut-être moins des différentes synergies entre les villes de part et d'autre de la frontière rhénane. Dans cette catégorie, Strasbourg et Kehl am Rhein forment un duo des plus symbiotiques. De taille très différente (plus de 500000 habitants pour l'Eurométropole contre 37000 pour sa voisine allemande), les deux villes diffèrent également par l'importance administrative dans leur pays respectif : Strasbourg est la capitale du Grand Est et probablement futur siège d'un certain nombre d'institutions de la Collectivité européenne d'Alsace, alors de Kehl n'est même pas le chef-lieu de son Kreis, équivalent d'un arrondissement en Allemagne.

Pourtant, les deux villes ont acquis au fil des années une importance considérable au niveau des coopérations transfrontalière et européenne. Alors que la cité alsacienne est la capitale historique de l'Europe unie depuis la fin des années 1940, Kehl a réussi à attirer au fil des dernières décennies les principales institutions transfrontalières de la région trinationale, le tout dans un esprit de coopération renforcée entre les deux villes.

Le rôle international de Strasbourg est donc plus ancien et s'étend bien au-delà des frontières du Rhin supérieur. Accueillant dès 1949 le Conseil de l'Europe, puis la Cour européenne des droits de l'Homme l'année suivante, la ville si souvent disputée par la France et l'Allemagne a également accueilli l'assemblée parlementaire de la Communauté

économique européenne, appelée Parlement européen à partir de 1962. Au début, celui-ci partageait le même bâtiment que l'assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe jusqu'en 1999, date à laquelle le bâtiment Louise Weiss a été inauguré. Malgré de fréquentes remises en cause par les Eurodéputés eux-mêmes, les sessions plénières doivent s'y tenir au moins douze fois par an et l'hémicycle accueille les discours des Grands de ce Monde.

Si le Parlement européen a une influence considérable sur la ville de Strasbourg, en particulier dans le quartier européen en lui-même, légèrement excentré du centre-ville en allant vers l'Allemagne, c'est également le cas du Conseil de l'Europe car toutes les représentations des pays membres auprès de celui-ci sont situées dans la cité alsacienne, participant ainsi au cachet si international de Strasbourg.

Kehl a un aspect international bien différent, davantage tourné vers la coopération transfrontalière. Les institutions sont concentrées en deux lieux : le quartier de la gare et le centre-ville autour de la Villa Rehfus. Dans le premier secteur, on retrouve surtout des institutions d'insertion professionnelle transfrontalière et de protection des consommateurs, comme le Service de Placement Transfrontalier (SPT) et le centre européen de consommateurs. Dans le second, il a été créé un pôle de compétence transfrontalier avec d'autres institutions, comme le Secrétariat de la Conférence du Rhin supérieur, l'Infobest Kehl/Strasbourg ou encore l'Euro-Institut. L'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau est également proche de la Villa Rehfus. Ces structures œuvrent à la constitution d'une région du Rhin supérieur intégrée et d'un cadre politique de coopération. Les enjeux européens sont donc présents dans la mesure où une Europe des régions passant outre les frontières constitue le degré supérieur de l'intégration européenne.

Théo Boucart

Le sentiment d'appartenance au Rhin supérieur : réalité ancrée ou illusion fantasmée

Véritable berceau d'une coopération toujours plus vivace à travers les années, le Rhin Supérieur peut se targuer d'être l'un des bassins de vie transfrontalier les plus prolifique en termes d'échanges sur le vieux continent. Ayant acquis de la maturité, cet espace à cheval sur trois pays est allé toujours plus loin dans son intégration jusqu'à mettre au monde une symbiose trinationale dont l'existence n'est plus à remettre en question. Les regards se concentrent désormais sur une nouvelle problématique, fille désirée de cette coopération : le sentiment d'appartenance de la population au Rhin supérieur. Existe-t-il véritablement ou n'est-ce simplement que le fantasme illusoire d'Européistes convaincus ?



Source : pixels.com/Salle de cinéma lors du 25ème Festival de cinéma de Girona, Espagne

vécue par cette dernière au sein du Rhin Supérieur. 46% de sentiment d'identification très fort : c'est le chiffre plutôt satisfaisant résultant de l'étude. Ce dernier peut impliquer une double lecture : près de la moitié de la population se réjouit de l'existence de ce bassin de vie et en constate les bénéfices au quotidien. A l'inverse, plus de la moitié de cette même population n'y est pas ou peu sensible et un large travail de vitalisation du sentiment d'appartenance doit être mis en œuvre pour rattraper ce retard. Mais comment se manifeste concrètement ce sentiment ?

Selon cette même étude, plusieurs critères doivent être pris en compte, certains se démarquant des autres lorsque d'autres, qu'on pensait pourtant évidents à la formation d'un sentiment d'appartenance au Rhin supérieur, ne sont finalement pas si déterminants dans l'équation. Les loisirs et la consommation sont les premiers facteurs influençant cette affiliation des habitants à cet espace : la culture étant le

Le programme INTERREG V Rhin supérieur 2014-2020, au travers d'une étude statistique, s'est penché sur cette question du lien entre le territoire du bassin transfrontalier et la société civile, et sur la réalité

vecteur le plus fort d'identité commune. Rendre visite à des amis et de la famille de l'autre côté de la frontière est également une pratique vitalisant la conscience de l'individu d'être inscrit dans une région transfrontalière, dynamique et utile à la vie sociale. Au contraire, et de manière très surprenante, l'existence de services publics transfrontaliers, comme une ligne de tramway entre Strasbourg et Kehl, le fait de travailler par delà la frontière ou encore de connaître la langue du pays voisin n'aurait pas d'impact significatif sur ce fameux sentiment d'appartenance à l'intérieur de l'espace transfrontalier.

Ce sentiment doit être vu et vécu comme un élément en constante variation, lié à chaque situation individuelle, construit et façonné par les expériences communes et les échanges. Le sentiment d'appartenance est renforcé au fur et à mesure par la proactivité des personnes lors de leurs déplacements entre les pays, dans l'utilisation des transports transfrontaliers ou dans la consommation de biens et services de l'autre côté de la frontière. De ce fait, il peut être un élément à cultiver et à développer par les pouvoirs publics et la société civile elle-même, afin de donner davantage de réalité à la constitution de ce bassin de vie.

La création d'une société civile transnationale est donc possible ! Il s'agit désormais d'aller au-delà de la simple communauté symbolique partageant des intérêts communs en ralliant ceux qui ne sont pas encore convaincus par ses bénéfices et en créant, à terme, une véritable symbiose culturelle, professionnelle et sociale au cœur du Rhin supérieur. Notre

maison européenne ne peut que gagner à ce projet en apportant une réalité plus concrète et plus proche des citoyens et un meilleur ancrage territorial des projets européens.

Gwenn Taburet

Vergangenheit und Perspektiven der Industriegeschichte des Rheins

Der Rhein ist ein Sinnbild der europäischen Geschichte. Der Fluss geht durch Frankreich, Deutschland und viele andere europäische Länder und ist ein Zeuge der Industriegeschichte von Deutschland und Frankreich. Lasst uns diese Geschichte aus beiden Seiten des Flusses erkunden!



Source : <https://pxhere.com/fr/photo/1556713>

Baden-Württemberg, Saarland, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen sind vier Bundesländer, die eine starke industrielle Vergangenheit teilen. Anfang des 19. Jahrhunderts hatte Deutschland zunächst Schwierigkeiten, eine industrielle Macht zu werden. Dank der vorhandenen Bodenschätze und des Flusses als Verkehrsweg entstanden entlang des Rheins erste Fabriken. Die Eisenbahn wurde außerdem im 19. Jahrhundert gebaut. Diese vier Länder hatten Bodenschätze und Infrastrukturen: alle Bedingungen waren da, um eine Industrialisierung zu unternehmen, die besonders in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stattfand.

Elsass und Lothringen teilen die gleiche

wirtschaftliche Vergangenheit. Die beiden Regionen verfügten ebenfalls über Bodenschätze wie Holz, Mineralstoffe, Stahl und Kohle. Fabriken wurden gebaut, die zahlreiche Arbeiter anzogen.

Diese französischen und deutschen Regionen im Herzen Europas besitzen also viele wirtschafts- und industriegeschichtliche Gemeinsamkeiten, welche sie vom Projekt der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft in den 50er Jahren besonders profitieren ließen.

Die Europäische Gemeinschaft half diesen Regionen, die Kohle- und Stahlindustrie zu modernisieren. Von den 1960er Jahren bis zu den 1980er Jahren hatten Deutschland und Frankreich wohlhabende

Industriereviere. Natürlich gab es manchmal Schwierigkeiten, aber die industrielle Struktur war ziemlich dynamisch. Aufgrund ihrer Energieabhängigkeit stellte die Ölkrise in den 70er und 80er Jahren eine neue Herausforderung für die traditionellen Industrien in Deutschland und Frankreich dar. Ab den 80er Jahren kam es schließlich besonders in Frankreich, aber auch in Deutschland zu einer zunehmenden Deindustrialisierung und der Verlagerung von Fabriken ins Ausland. Hierbei handelt es sich nicht nur um ein Problem für die erwähnten Regionen, sondern auch für andere Gebiete in der ganzen Welt.

Mit umstrittenen Reformen unter Bundeskanzler Gerhard Schröder, die zu einer Umstrukturierung der Industrie und der Wirtschaft führten, erreichte es Deutschland, Industriearbeitsplätze zumindest teilweise zu erhalten. Es gab auch sehr starke soziale Konsequenzen für die Arbeiter. Aber Frankreich, Elsass und Lothringen, haben noch große Schwierigkeiten. Im Jahre 2016 beträgt die Arbeitslosigkeit 9 % in Elsass.

Zum Glück gibt es neue Chancen für diese Regionen durch die Prioritäten der Europäischen Kommission in den Bereichen Umweltschutz und Digitalisierung. Deutschland und Frankreich, sind "Autoländer". Peugeot, Mercedes sind Marken, die eine industrielle Geschichte mit diesen Länder teilen. Diese zwei Themen sind eine Chance, eine neue Form von Industrialisierung zu erschaffen. Die Kommission wird den „Green New Deal“ und Investitionen in der Digitalisierung

unternehmen. Elsass und Lothringen könnten davon profitieren. Eine Erneuerung der Fabriken ist notwendig, um die Konkurrenzfähigkeit Deutschlands und Frankreichs zu garantieren.

Die Europäische Union stellt eine gemeinsame Zukunft dar. Diese Gebiete brauchen eine Strategie und Finanzen der Union, Deutschlands, Frankreichs, aber auch der Länder und „Régions“. Eine gemeinsame Strategie auf EU-Ebene ist wichtig, um in der Globalisierung wettbewerbsfähig zu bleiben. Man muss die Forschung und die Infrastrukturen verbessern, sowie die neuen Technologien in der Industrie nutzen, die übrigens grüner werden muss.

Léo Allaire

Fermeture des frontières : le Rhin Supérieur se place en mauvais élève

La frontière franco-allemande n'est pas officiellement refermée comme elle l'avait été au printemps dernier et beaucoup d'acteurs politiques semblent s'en contenter. Dans les faits, entre l'Alsace et le Baden-Württemberg, le Rhin est devenu une barrière quasi-infranchissable.



Photo : pixabay

« Nous devons tout faire pour éviter de revivre la situation qui a prévalu au printemps, avec la fermeture de la frontière, qui reste un douloureux souvenir pour de nombreux habitantes et habitants de notre bassin de vie » réaffirmaient la maire de Strasbourg Jeanne Barseghian et la présidente de l'Eurométropole de Strasbourg Pia Imbs dans un communiqué de presse publié le jeudi 11 février. Ironie du calendrier, le ministre-président du Land voisin Winfried Kretschmann (également élu écologiste) annonçait au même moment envisager une fermeture de la frontière pour éviter la propagation des variants en Allemagne... alors même que le variant « britannique » y a été détecté avant de l'être dans l'Hexagone ! Même le président de l'Eurodistrict Strasbourg/Ortenau Frank Scherer, pourtant parti-

culièrement frileux sur la question de la libre circulation en février dernier, dénonçait auprès d'Euractiv la montée d'une « intolérance inacceptable » entre Français et Allemands dans l'espace du Rhin Supérieur. Une prise de conscience pour le moins tardive mais mieux vaut tard que jamais !

Vendredi 12 février, la France est passée tout près d'être classée « Hochrisikogebiet » (région à haut risque) par le Robert Koch-Institut (RKI) ce qui aurait irrémédiablement signifié la fermeture des frontières. A bien y regarder, la différence dans le Rhin Supérieur aurait été ténue. Jusqu'au 7 mars au moins, les déplacements vers le Baden-Württemberg sont limités aux seuls motifs impérieux dans la limite de 24h : professionnel, médical et visite à un

proche. Pas de courses alimentaires, pas de « tourisme » en Allemagne bien que le ministre-président ait en janvier évoqué un temps l'idée que les premières seraient possibles au contraire d'une « randonnée en Forêt Noire ». On cherche encore la logique. Dans les faits, le lien entre les citoyens des deux rives du Rhin est presque rompu tant les règles irréalistes (comme le refus des tests PCR en français par les garde-frontières allemands, non reconnaissance du Schnelltest en France) et sans cesse redessinées sapent les fondements de nombreuses années de coopération transfrontalière et de promotion intensive de la culture et de la langue du voisin

M. Kretschmann indiquait vouloir se rapprocher de ses homologues de la Sarre et de Rhénanie-Palatinat où aucun motif impérieux n'est nécessaire pour traverser la frontière... rendant de fait impossible l'application scrupuleuse des mesures du Baden-Württemberg dans la région du PAMINA. Main dans la main avec Markus Söder (CSU), ministre-président de la Bavière, il plaide auprès d'Angela Merkel pour une « harmonisation des mesures au sein de l'Union européenne » qui tendrait davantage vers la fermeture généralisée au mépris des principes fondamentaux de l'espace Schengen. Le contraste avec la Grande Région (Sarre, Luxembourg, Wallonie, Rhénanie-Palatinat, Lorraine) est saisissant.

Alors que le député LREM Christophe Arend tantôt avec ses partenaires sarrois, tantôt avec son homologue à la tête de la jeune Assemblée parlementaire franco-

allemande Andreas Jung (CDU), plaide sans relâche pour une frontière ouverte et la préservation du bassin de vie commun dans une région encore traumatisée par les décisions nationales du printemps, c'est Stuttgart qui fait pression sur la capitale pour refermer de fait les frontières avec son voisin français ! Se gargarisant, généralement à raison, de son statut de pionnier européen de la coopération transfrontalière, le Rhin Supérieur à travers certains de ses élus, tous bords politiques confondus mais bien souvent sur le versant allemand, semble désormais se complaire depuis le début de la crise sanitaire dans une posture nationaliste et dogmatique rêvant les frontières en rempart efficace contre les dangers venus « de l'extérieur ». Et l'on viendra regretter dans quelques mois, avec force trémolos dans la voix, la montée des nationalismes et l'affaiblissement du sentiment d'appartenance européen dont on aura assidûment fait le lit des mois durant.

Clément Maury

Karl-Heinz Lambertz, au service du transfrontalier

Dans la vie politique belge et européenne depuis presque 50 ans, Karl-Heinz Lambertz, président du parlement de la Communauté germanophone de Belgique et de l'Association des régions frontalières européennes, est l'une des figures emblématiques de la coopération transfrontalière en Europe. Le Taurillon l'a rencontré et en a tiré le portrait.



Source : European Committee of the Regions (flickr.com)

Sollicité pour une interview sur la coopération transfrontalière en Europe, grâce à l'entremise de Florian Schmid, président et co-fondateur du GFGZ (Gesellschaft zur Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, l'organisation pour la promotion de la coopération transfrontalière), Karl-Heinz Lambertz a accepté de répondre aux questions du journal européen Le Taurillon.

Ancien président de la Communauté germanophone de Belgique et du Comité des régions de l'Union européenne, M. Lambertz préside actuellement le parlement de cette même communauté de 80000 habitants située à l'Est de la Belgique (d'où le nom allemand d'Ostbelgien, ou Belgique orientale en français), ainsi que l'Association des ré-

gions frontalières européennes fondée en 1971 et dont c'est le cinquantenaire cette année.

Dans un français impeccable, l'homme politique belge a donc lié son expérience de la politique et du fédéralisme belges avec sa connaissance pointue des enjeux transfrontaliers pour répondre à nos questions.

M. Lambertz porte en effet un regard nuancé sur l'évolution du fédéralisme en Belgique, particulièrement importante depuis les années 1970, tout en faisant valoir les intérêts de la petite Communauté germanophone. « Pour comprendre le positionnement institutionnel [de la Belgique], il faut avoir une vue d'ensemble sur le fédéralisme belge tel qu'il a évolué sur les

50 dernières années. C'est une évolution par étape qui a commencé dans les années 1970 et qui a donné lieu à six réformes de l'Etat, jusqu'en 2014. En ce moment, nous sommes en discussion pour une éventuelle septième réforme, afin de parfaire un modèle en perpétuelle évolution [...] La situation actuelle, le partage des compétences entre notre identité fédérée et la Wallonie ne peut conduire qu'à des imbroglios et des blocages de tout genre. A terme, nous aspirons à devenir une entité avec toutes les compétences octroyées aux autres régions et communautés, en bénéficiant des mécanismes de financements adéquats. Le processus pour y arriver est bien entamé, mais il reste beaucoup de chemin. Les compétences linguistiques semblent ici particulièrement importantes, dans la mesure où l'ensemble des communes germanophones sont dites « à facilités » émanant du système fédéral, et non régional.

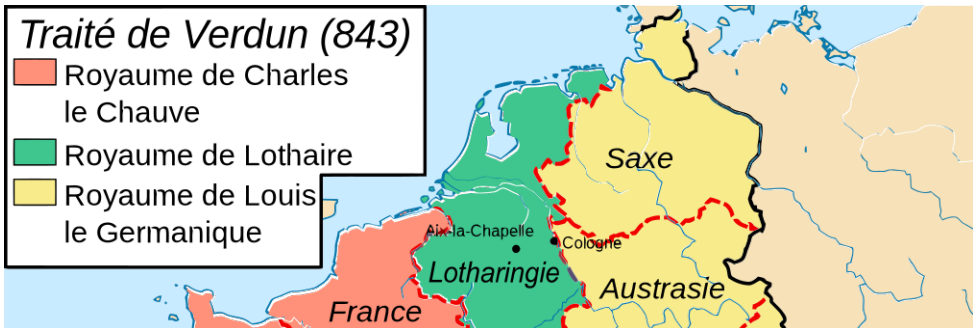
Concernant la coopération transfrontalière, M. Lambertz a mis l'exergue sur l'importance intrinsèque de la frontière dans toutes ces acceptions pour la Communauté germanophone de Belgique. « La Communauté germanophone a ceci de particulier que, de par son étroitesse et sa situation géographique, elle est vraiment riche en frontières. La frontière interne tout d'abord, avec Wallonie et la Flandres, puis la frontière externe avec deux Bundesländer allemands, la Rhénanie du Nord – Westphalie et la Rhénanie Palatinat, ainsi qu'avec les Pays-Bas au Nord et le Luxembourg au Sud. Nous sommes de surcroît inscrits dans

deux champs de coopération assez différents : le plus petit mais le plus intense est l'Euregio Meuse Rhin. Cette coopération est très efficace et nous a bien aidés durant la crise de la COVID-19. D'autre part, nous avons également adhéré au cadre de coopération Saar-Lor-Lux, bien plus peuplée ».

L'ancien du Comité des régions s'est également félicité du dynamisme de la coopération interrégionale en Europe, particulièrement poursuivie par son ancienne institution, tout en pointant encore les nombreux défis. Pour lui, il faut soutenir la création des « approches intégrées et des grenzüberschreitende Verflechtungsräume. Ce sont des problèmes difficiles à résoudre car il faut une culture particulière, des compétences, des outils de coopération transfrontalière, voire même des cross-border mechanisms, permettant d'appliquer sur un territoire frontalier le droit de son voisin. Des énormes chantiers sont encore devant nous, mais ces réflexions sont essentielles sur un continent aussi riche en frontières ».

Théo Boucart

Lotharingia – A book review



Source : © BY-SA 3.0

How can one best describe or define Lotharingia? Lying between (or on the borders of) modern-day France and Germany and stretching from the North Sea to the Alps, this territory was inherited in 843 by Lothair, one of Charlemagne's grandsons, along with the imperial dignity.

In his book *Lotharingia*, author Simon Winder undertakes the arduous task of writing the history of a territory that has only very briefly existed as a single entity, before being torn apart. Since then, numerous rulers have tried uniting under their banner the cities, counties, duchies, ecclesiastical territories, etc. of Lotharingia, and failed.

Perhaps the grandest effort was undertaken by four generations of dukes of Burgundy, until their attempt stalled in 1477 when Charles the Bold fell before Nancy, after having been defeated by the Swiss at Grandson and Murten. The Burgundian heritage went mostly to the Habsburgs, thus laying the stage for many conflicts between the kings of France and the Habsburgs, and later between France and Germany, which have caused unimaginable suffering to the inhabitants of these lands. Combat and bombings during two world wars in particular have destroyed much of this region's rich heritage.

In addition to describing rivalries between ruling dynasties, wars and epidemics that have made the people from this part of Europe suffer, *Lotharingia* also reminds us that most of human life is actually not centered around warfare, describing the progress in arts and science, the life of merchants and ordinary citizens, their religious beliefs, traditions and customs, some of which have been passed down to this day and age.

Simon Winder closes his account with this passage on the beginning of the European construction, which we quote in full: "The six Lotharingian or part-Lotharingian successor states

– the Netherlands, Belgium, Luxembourg, France, Germany and Italy – having been beaten to the ground by the horrors of nationalism and ideology decided to stop any further enmity by joining together. They would go on to make three core Lotharingian cities into their capitals: Brussels, Luxembourg and Strasbourg.”

Perhaps very fittingly, this book, much like the country it tries to evoke, cannot be easily classified or described. Lotharingia is equally a travel book as well as an engaging account of historical facts and anecdotes interspersed with autobiographical bits and pieces. Simon Winder’s passion for the regions he visited is infectious and makes this already very readable book a recommended read for anyone who is interested in the regions covered by ancient Lotharingia.

Guillaume Kayser

PARLEMENT EUROPÉEN: LE CORONAVIRUS EST PRO-STRASBOURG



Dessin de Piet paru dans le Taurillon en Flam's numéro 18 :
« Parlement européen : le coronavirus est pro-Strasbourg. Oui à la libre circulation des miasmes dans l'espace Schengen ».

Pressezeichnung von Piet, veröffentlicht in der 18. Ausgabe des Magazins "Taurillon en Flam's": „Europäisches Parlament: das Coronavirus ist pro-Strassburg. Ja zur Bewegungsfreiheit von dem Miasma innerhalb des Schengen-Raumes“.



Manifestation le 9 mai 2020 pour dénoncer la fermeture des frontières entre la France et l'Allemagne.

Demonstration am 9. Mai gegen die Grenzschiessungen zwischen Frankreich und Deutschland.



Un employé de la ville de Raeren, en Belgique orientale, enlève une barrière bloquant la frontière avec l'Allemagne, le 30 mai 2020.
Source : Turelio

Ein Mitarbeiter der Stadtgemeinde Raeren (Ostbelgien) beseitigt am 30. Mai 2020 eine Strassensperre an der Grenze zu Deutschland.
Quelle: Turelio.

The European Agenda

APRIL 2021

- **13 – 22 April : EUROINSTITUT** : Eurodistrict's citizen meeting - TEIN4Citizens : "Mobility, Environment, culture, identity & plurilinguism - Borderless in Europe ?"
- **19 April : CONSEIL RHENAN / OBERRHEINRAT** : Culture - Youth - Training - Sport Commission meeting
- **26 – 29 April : European Parliament** : Plenary Session in Brussels

MAY 2021

- **3rd May** : Poland national day
- **7- 8 May : European consilium** : Social impact of the digital and green transformation - EU-India leaders meeting
- **9 May** : European day
- **17 Mai** : Norway national day
- **17 – 20 May : European Parliament** : Plenary Session

JUNE 2021

- **10 June** : Portugal National Day
- **24 – 25 June : European Consillium** : Futur of Schengen - External relations (UK)
- **28 June : CONSEIL RHENAN / OBERRHEINRAT** : 1st 2021 Plenary session

Vielen Dank an unsere Partner / Merci à nos partenaires

